

Facel Vega Facel II 1962

NEVS-brevet onsdag 24 juli
Föregående tisdag 23 juli

NyTeknik

1. Nevs satsar på självkörande taxibilar i Europa

2019-07-12 13:28 **Johan Kristensson**

Om ett och ett halvt år ska Nevs lansera en stor pilotflotta med självkörande taxibilar i Europa. Till sin hjälp tar företaget en ai-startup från Kalifornien.



Nevs koncept In Motion som presenterades på CES Asien 2017.
Den robottaxi som nu ska lanseras är inspirerad av In Motion.

Den svenska elbilstillverkaren Nevs, sprunget ur Saab Automobile, har ingått ett exklusivt strategiskt samarbete med startupbolaget Auto X, baserat i San José, Kalifornien.

Samarbetet syftar till att lansera den första storskaliga pilotflottan med självkörande taxibilar i Europa – redan i slutet av 2020. Hur stor flotta det handlar om framgår dock inte. I Sverige är det numer tillåtet med försöksverksamhet för självkörande fordon, förutsatt att en rad krav är uppfyllda. En storskalig pilotflotta lär dock kräva annan lagstiftning än den som finns på plats i dag, åtminstone vad gäller Sverige.

Lanseringen görs för att demonstrera och utvärdera tekniken och designen av en "världsunik och revolutionerande ny typ av fordon som kommer att forma mobiliteten för en hållbarare framtid", som det heter i Nevs pressmeddelande.

Första ai-plattformen som kan hantera kinesiska storstäder

Auto X grundades 2016 och har enligt egen utsago skapat den första plattformen byggd på artificiell intelligens (ai) som kan hantera trafikmiljön i Kinas storstäder.

Pattformen kallas för X Urban. Den väver ihop informationen från bilens olika sensorer bearbetar den till ett beslutsunderlag.

"Auto X gör det möjligt för företag som Nevs att bli autonoma genom att skapa en ai-förare som är skräddarsydd för den plats där den ska navigera", säger Auto X grundare och vd Jianxiong Xiao, i ett uttalande.

"Vi är stolta över att börja distribuera vår teknik tillsammans med en global fordonstillverkare som verkligen tar mobilitetsrevolutionen på allvar", fortsätter han.

Fordet utvecklas just nu i Trollhättan

Fordonet som ska användas utvecklas just nu av Nevs i Trollhättan. Det är inspirerat av konceptet In Motion som presenterades på elektronikmässan Ces i Asien 2017, en futuristisk vision av hur framtidens autonoma persontransporter kan komma att se ut.

Auto X ai-plattform hållet på att integreras i Nevs fordon. Tester kommer att påbörjas under tredje kvartalet i år med målet att få ut dem på europeiska vägar i slutet av 2020.

På längre sikt hoppas de båda bolagen att de ska kunna lansera en stor självkörande taxiflotta över hela världen.

Auto X rönte uppmärksamhet när de i fjol som första företag fick tillstånd att köra ut matvaror i Kalifornien med sina autonoma bilar.

I magasinet Business Insider finns en längre intervju med grundaren Jianxiong Xiao, även kallad Professor X.

RELATERADE ARTIKLAR

Kartläggning: Här är teknikföretagen som satsar mest på FoU i Sverige

Nevs-ägarens gigaplan: Större än Northvolt

Nevs ny ägare till Protean Electric – som bygger hjulmotorer



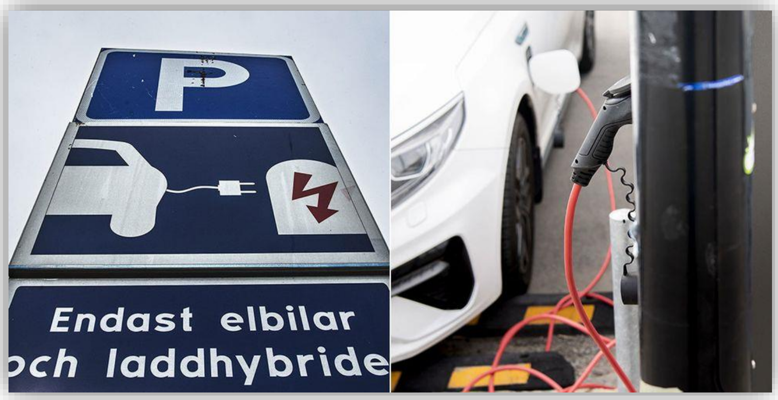
Johan Kristensson

SVENSKA DAGBLADET

2. Sverige laddar för elbilsboom: ”Inte redo”

Henning Eklund, publicerad 2019-07-15 kl 06.00

Överbelastat elnät och stora hål i statskassan. Det kan bli verklighet när elbilarna tar över och det kan gå snabbt – redan 2025 väntas elbilar bli lika billiga som fossilbilar.



Nästan sju av tio nya bilar som säljs i Norge är laddbara.
Kommer det bli så i Sverige också?

För första gången är hälften av alla nya bilar som säljs i Norge elbilar. I Sverige ökade försäljningen med 60 procent mellan juni 2018 och juni 2019. När tar egentligen elbilarna över?

– Priset beräknas sammanfalla med priset på bilar med förbränningsmotor om mellan sex och åtta år. Det kommer att göra stor skillnad för försäljningen, säger Maria Börjesson, professor i nationalekonomi med inriktning mot transporter vid VTI.

När bilköpare får frågan varför de inte väljer en elbil är en faktor klart viktigast: priset.

– Att det sedan lönar sig efter mellan fyra och sex år tack vare billigare bränslekostnader verkar köparna inte se till, säger Sven Borén, som forskar på hållbara transporter vid Blekinge Tekniska Högskola.

Räckvidden är en annan fråga som köparna prioriterar.

– Det finns en räckviddsångest. Men det verkar finnas en punkt när den försvinner, vid drygt 30 mils räckvidd, säger Sven Borén.

Utvecklingen av batterierna har dock kommit så långt att flera av de mest sålda elbilarna i dag har en räckvidd på 30 mil eller mer. Men rädslan för att det blir svårt med långkörningar kan ändå vara befogad, beroende på var i landet man kör.

– På de större vägarna och i storstäderna är det inget problem. Men om man ska till fjällen eller långt ut på landet kan det bli svårt, säger Sven Borén, som menar att en bra lösning vore en snabbladdningsstation var femte mil på landsvägarna.

Ett antal mil på landsvägar västerut är situationen en annan. I Norge stod kampen om det bästsäljande bilmärket länge mellan Toyota och Volkswagen. Men nu är de med stor marginal omsprungna – av Tesla. Tesla Model 3 säljs i nästan dubbelt så många exemplar som den näst populäraste modellen, VW Golf.

– Tack vare undantag från skatter och infrastrukturavgifter samt gratis parkering kan elbilarna här prismässigt tävla med fossilbilar, säger Morten Edvardsen, politisk rådgivare på Norsk elbilförening.



Tesla Model S på laddning i Oslo.

I Norge är nästan sju av tio nya bilar som säljs laddbara. Motsvarande siffra för Sverige är en av tio.

Experterna är inte säkra på att det är möjligt – eller önskvärt – att införa den norska modellen i Sverige.

– Det man kan lära av Norge är att det går att styra om fordonsflottan på kort tid om man skapar kraftfulla ekonomiska incitament. Men det finns också baksidor – det är dyrt för skattebetalarna, säger Maria Börjesson.

Vad blir då konsekvenserna när elbilarna tar över? Till att börja med kan det bli en stor påfrestning för elnätet.

– Svensk infrastruktur är inte redo för en elbilsboom. Det vi framför allt vill undvika är att alla kommer hem från jobbet vid 5–6-tiden och laddar elbilen samtidigt. Det kan man exempelvis komma åt genom att göra elen billigare på natten, säger Maria Börjesson.

En konsekvens som kommer att märkas i statsbudgeten är minskade intäkter från bensin- och dieselskatt. Varje år uppgår de till mellan 50 och 55 miljarder kronor, enligt en genomgång som SvD gjorde förra året. Det är mer än vad hela försvaret kostar.

Det finns inget jättebra argument för att beskatta bilar som inte släpper ut så mycket koldioxid.

Ett alternativ som lyfts fram – och utretts två gånger – är införandet av en kilometerskatt. En sådan skulle innebära att alla som kör bil får betala för sträckan man kör. Båda gångerna har det mött hård kritik.

Huruvida en framtida kilometerskatt i Sverige är ett bra alternativ är en fråga som delar expertisen.

– Det finns inget jättebra argument för att beskatta bilar som inte släpper ut så mycket koldioxid. Sen finns det en integritetsaspekt i att övervaka hur mycket alla bilar kör, säger Maria Börjesson.

Sven Borén delar inte den bilden.

– Information om körsträcka samlas ändå in vid besiktningen. Jag tror att vi får någon form av kilometerskatt, gärna en som gör det billigare att köra på landsbygden, säger han.

Även om den tekniska utvecklingen gör att priset på elbilar faller och räckvidden blir bättre betyder det inte att elbilarna kommer att ta över helt. Ett stort frågetecken kvarstår nämligen: bristen på råvaror. Dagens batterier består av flera ovanliga metaller, som litium och kobolt.

– Jag tror att vi snart får se en brist på litium. Lösningen är inte att hitta nya jättefyndigheter, utan att utveckla nya batterier, säger Sven Borén.

NyTeknik

3. Elon Musk: Model S och X kommer inte förnyas

2019-07-12 11:01

Felix Björklund

Ständiga uppdateringar av mjukvaran – men när det gäller det övriga är det stopp. Tidigare i veckan dödade Teslachefen Elon Musk alla förhoppningar om att en ansiktslyft version av Model S eller X är på gång.



Tesla Model X presenterades 2012,
men den fullskaliga produktionen kom igång först fyra år senare.

Elbilstillverkaren Tesla skiljer sig enormt mot övriga bilbranschen – och det inte enbart genom att vara ett helelktriskt märke. Nej, de ständiga fjärruppdateringarna är något som varit särskiljande och det är först nu som konkurrenter börjat implementera det.

Men en annan sak de skiljer sig med är att när det kommer till hårdvara – händer det mycket lite.

De flesta traditionella biltillverkare uppdaterar sina populära modeller efter tre år och gör ett generationsskifte efter fem. Model S har funnits på marknaden i sju år och Model X i nästan fyra. Men förutom en ansiktslyftning av den tidigare har det inte hänt mycket. Därför har det spekulerats i att de båda ska få någon form av uppgradering och kanske en interiör som mer går i linje med den avskalade varianten som Model 3 har. Detta har backats upp av olika patent. och mönsterskyddsansökningar.



Tesla Model S är en helelektrisk halvkombi som började säljas i USA 2012.

Tweet tog död på förhoppningarna

Men på måndagskvällen vart det ridå ner för de förhoppningarna. Detta då Elon Musk, via sin älsklingskanal Twitter, var väldigt tydlig med att ”inget är på gång”.

– Det kommer inte någon ”förnyad” Model X eller Model S, bara några mindre förändringar. Den största ändringen de senaste åren har varit att använda den effektiva bakmotorn från Model 3 som frammotor i S/X. Det gick in i produktion för tre månader sedan, skriver han på Twitter.

Uttalandet ger upphov till en hel del frågor. Hur länge tänker Tesla låta trotjänarna köra på och vad är den långtgående strategien. Tillverkaren börjar få kapacitetsproblem i tillverkningen och med tanke på att de har Model Y på ingång samt den nya generationen Roadster och en pickup – har det fullt upp som det är.

"Inget större batterigenombrott har skett"

En annan sak herr Musk säkerligen har i åtanke är att även om de, likt de traditionella tillverkarna, generationsskiftade Model S – skulle resultatet vara detsamma. Det har inte skett något större batterigenombrott och bilarna har inte halkat efter tekniskt, så det skulle mest handla om kosmetiska förändringar till en väldigt hög kostnad.

Läs mer: [Första titten: Här är Bentleys eldrivna framtidsdröm]

Och varför agera så? Troligtvis kommer Tesla fortsätta på inslaget spår och byta ut komponenter och delar på S/X ett tag till. För till skillnad från många bilar anno 2012 – ser Model S inte så bedagad ut.

Felix Björklund

RELATERADE ARTIKLAR

[Ny hybriddrivlina kapar utsläppen – och kostnaderna]

NyTeknik

4. Deras plattform ska "revolutionera" bilindustrin

2019-07-12 12:08 **Felix Björklund**

Uppstartsbolaget Ree har utvecklat en modulär arkitektur där alla komponenter förutom batteriet ryms i hjulhuset.



En tidig modell som visar Rees unika konstruktion.

När det kommer till bilar är plattformen, eller arkitekturen, en enormt viktig komponent. Det är den som sätter gränserna för vad för typ av modell som går att bygga. När det kommer till elektrifiering har detta blivit än tydligare – då batterier helt plötsligt måste tas med i beräkningen.

Tesla har länge haft en stor fördel av att inte ha något tekniskt ”bagage” i form av plattformar, forskning och komponenter utvecklade för fossildrivna bilar – och deras skateboard-arkitektur har varit ett trumfkort.

"Elbilar ska inte begränsas av fossilkonventioner"

Men nu kommer ett israeliskt uppstartsbolag som tar detta ett steg längre – och precis som Tesla hoppas de att revolutionera bilindustrin.

Företaget går under namnet Ree och grundtanken de utgår från är att elbilar inte borde begränsas av de konventioner som kommer av 100 år av förbränningsmotorer. Helt enkelt så ansåg de att det fanns alldeles för många föråldrade lösningar.

Lösningen blev en ny slags plattform som är mer flexibel och anpassningsbar än dagens ”modulära”.

– Den absolut största utgiften för en biltillverkare är plattformen. Den kostar miljarder, tar flera år att utveckla och varje tillverkare har mellan två till sex plattformar i produktion och två eller tre i utveckling. Vi gick in med utgångspunkten ”tänk om du bara behövde en?” – det skulle vara värt något, säger Daniel Barel, grundare till Ree, i en intervju med New Atlas

Läs mer: Volvos Cars vd: Stora utmaningen är laddningen



Med Rees lösning är alla komponenter placerade i hjulhusen.

Unik placering av komponenterna

Det unika med israelernas lösning är inte att plattformen är modulär – det är i stort sett alla i dagsläget. Nej, det revolutionerande är hur man valt att placera alla komponenter – nämligen i hjulhusen.

Varje hjul är kopplat via en otroligt kompakt fjädring/dämpning samt styrsystem till en lika kompakt elmotor och transmission. Allt styrs elektroniskt och detta öppnar upp för att plattformen ska vara riktigt flexibel.

Enligt Daniel Barel kan fjädringen vara passiv eller aktiv, det kan vara fyrhjulsdrift, eller drift fram/bak och styrning kan ske med alla hjulen om det skulle behövas.

Läs mer: **Elbilar ska låta – nu börjar EU-regeln att gälla**

Men även om lösningen, med allt i hjulhuset, till viss del påminner om navmotorer – är det diametrala skillnader.

– Navmotorer har funnits ett tag, men enligt vad vid tror så passar de inte för bilar av tre skäl. Ett: de är lätt att skada. Två: du måste snurra dem på samma varvtal som hjulen vilket innehär låga varv och högt vridmoment – vilket är raka motsatsen till vad du vill. Och slutligen det tredje: de ökar den dämpade massan av ett fordon, vilket inte är något du vill göra. Det vi byggt, där ligger merparten av komponenterna efter fjädringen, säger Daniel Barel.

Högre effektivitet än dagens elbilar

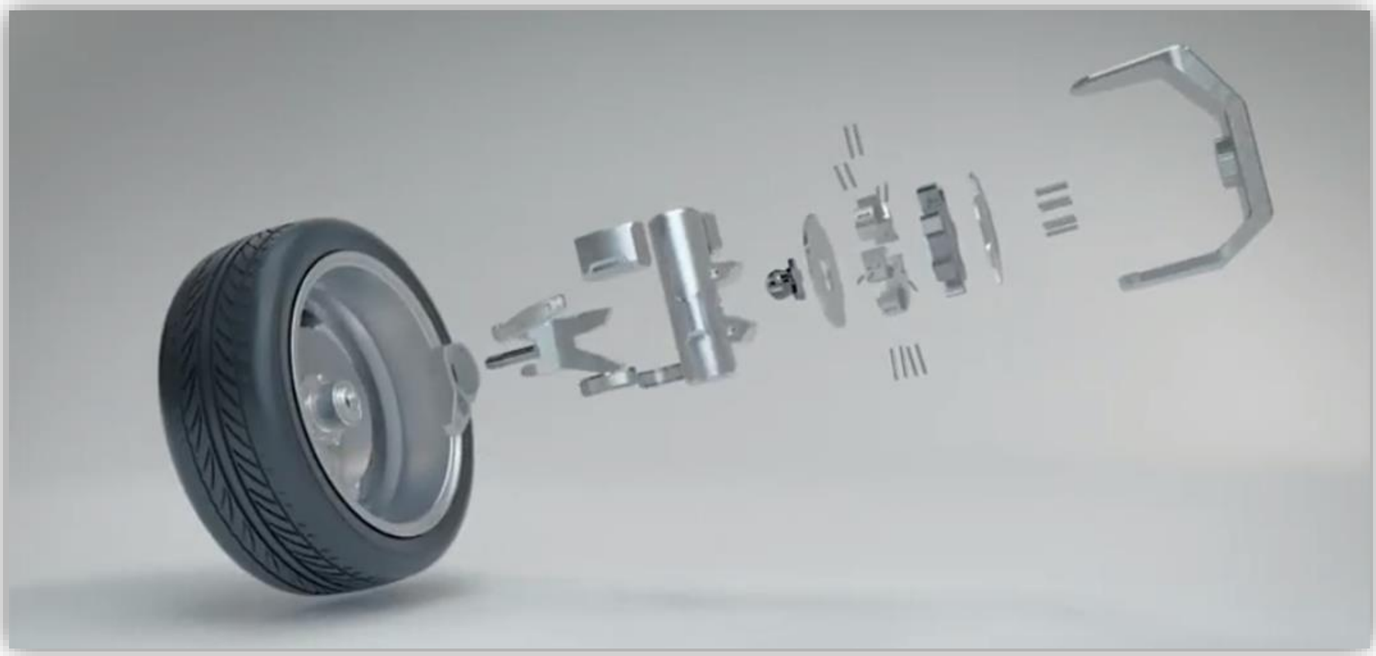
Rees lösningen är centrerad till en egenutvecklad växellåda och innebär att de kan använda elmotor med högt varvtal/lågt vridmoment och få en högre effektivitet än många av dagens elbilsalternativ.

Men det utesluter inte att plattformen kan användas till prestandamodeller.

Hjulmodulerna modifieras efter applikationen och eftersom de inte är mekaniskt kopplade till något – spelar det ingen roll om energin till motorerna kommer från batterier, bränsleceller eller någon annan kraftkälla.

Därtill ska service på bilarna vara enormt enkelt. Det är bara lyfta upp, ta av hjulet och sedan dra ut hjulmodulen.

Läs mer: **Volvos framtidsdröm: Bilen blir ett självkörande hotell**



FILM: *https://youtu.be/T5eQ4gyycyU*

Det är kanske första gången som vi hör om Ree, men företaget har hållit på med utvecklingen i sex år, och intresset från de stora tillverkarna är stort. Daniel Barel säger att de för fem år sedan närmade sig flera företag med den enda förhoppningen att ”inte bli utskrattade”. Men tvärtom, istället fick de investerings och partnerförfrågningar.

Bland annat samarbetar Ree med Mitsubishi, Musashi, Linamar, Tenneco och NXP samt andra ”ledande tillverkare”.

Första fordonen byggda på Ree-plattformen beräknas komma ut på marknaden 2023. Då handlar det om autonoma leveransfordon följt av andra kommersiella lösningar.



FILM: *https://youtu.be/b9cPVVK31qQ*

5. Prov: Audi S7 Sportback – nu med dieselmotor

Av Torbjörn Lundgren, Publicerad 2019-07-12 17:29

I stället för bensin-V8 har S6 och S7 nu en V6-TDI med mildhybridsystem. Är det en bra idé? Vi provkör.



Audi S7 Sportback har specifika stötfångare som ger bilen ett mer muskulöst utseende.

Provkörningen innehåller:

- Vad är nytt?
- Hur är den att köra?
- Borde jag köpa en?

Vad är nytt?

Motorn först. De feta åren med bensin-V8:or är förbi för S6 och S7. I USA, Asien och Mellanöstern petar Audi in en 2,9-liters dubbelturbo-V6 med 450 hk, 48-volts remstartsgenerator och elektrisk kompressor. Den europeiska marknaden får en 349 hk stark diesel med samma elektriska paket.

Som grund tjänar en V6:a på tre liter och 286 hk. En motor med hyfsat drag så fort segheten i starten är förbi. Den något tröga igångsättningen tycks vara en konsekvens av de strängare avgasnormerna och de nya provcyklerna som i synnerhet drabbar V6-dieslar på grund av deras längre avgasvägar.

S7-motorns effekthöjning möjliggörs av temperaturtåligare aluminiumkolvar och effektivare motorkylning tack vare större vatten- och oljepumpar. I botten finns det feta turboaggregatet med variabel turbogeometri. Upp till 1 650 r/min stöttas motorn av en elektrisk kompressor på 7 kW, som kan varva 70 000 r/min och reagerar på gaspådrag inom en fjärdedels sekund. Dess uppgift är att ge snabbare gasrespons, och den kopplas ur när den inte behövs.

Hur är den att köra?

Första intrycket efter flera accelerationsförsök: I lägre hastigheter kan den inprogrammerade bränsleavstängningen leda till att motorn tvekar vid gaspådrag men bilen kan ta språng framåt vid körning med konstant lätt gasfot. Totalt sett går S7 ändå mer harmoniskt än sitt syskon med 286 hk. Vardagliga körsituationer som rejäl acceleration går väsentligt smidigare.

Vid mer inspirerad körning, även i sportläget, tycks lådan ha en växlingsstrategi för låg förbrukning och det ger V6:an ett mindre piggt intryck än vad den verkligen är kapabel till. Inte ens vid kraftig inbromsning verkar lådan vilja växla ner.

Det passar illa ihop med det för en två ton tung bil mycket smidiga chassit med fyrhjulsstyrning (standard i Sverige). Så vad gör man? Använder växlingspaddlarna så att man vid utgången av kurvan ligger runt 3 000 r/min. Då går det riktigt skapligt framåt.

Nördfakta

Ljudet då? Aldrig för högt, men i sportläget ett basigt mullrande. Den effektiva isoleringen svarar tillsammans med högtalare i instrumentbrädan och i bakre hjulhusen för en trevlig klang. Syntetiskt? Ja, men helt i sin ordning för en TDI.

Borde jag köpa en?

Audi S7 löser sin uppgift som femmeters expresslok förnämligt, även med dieselmotor. Den är klart mindre emotionell än en bensin-V8 men avsevärt effektivare. Kraft och räckvidd är viktigt i klassen och det har S7. Om det räcker i konkurrensen får ett jämförelsetest visa.

AUDI S7 SPORTBACK
TEKNISKA DATA

MOTOR: V6, turbo, diesel, elektrisk kompressor på 7 kW, 48-volts remstartsgenerator, 2 967 cm^3, 349 hk vid 3 850 r/min, 700 Nm vid 2 500 r/min, 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 979/1 908/1 417. Axelavstånd 2 928 mm. Tjänstevikt 2 085 kg. Bagagevolym 525 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,1 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 6,5 l/100 km. CO_2 170 g/km.

PRIS: 812 000:–. Aktuell nu.

SUMMERING

BÄST: Komfort, bränsleekonomi, långfärdsduglighet, vägegenskaper.

SÄMST: Högt pris, lite accelerationsseg i starten.

★★★★

Torbjörn Lundgren

Feber

6. Curious Prato Orage - superbil från Frankrike

Av Bobby Green 2019-07-05 kl 12:00

Visas på Goodwood Festival of Speed



FILM: https://youtu.be/mpwXU4BhWUQ

Goodwood Festival of Speed är i full gång och det är många biltillverkare som passar på att ställa ut sina nyheter. En mindre känd är franska Curious som visar upp sin superbil Prato Orage. Den här är dock inte helt färsk utan visades för första gången upp redan för två år sedan. Bilen sägs ha världens starkaste sug-V8:a i en produktionsbil. Maskinen är på hela 8,1 liter och den ska ge 900 hästar och 1044 newtonmeter i vrid. Den ska göra att bilen tar sig från 0 till 100 km/h på bara 2,7 sekunder och sedan kan toppa 370 km/h. Vem som har byggt motorn är oklart. I övrigt har bilen kardan i kolfiber, aluminiumchassi och keramiska bromsar.

När och om den här ska tillverkas och vad den då kommer att kosta är oklart för tillfället.

carscoops.com +



7. Nilsson XC90 Ambulans

Nilsson XC90 Ambulans byggs på ett fyrhjulsdrivet Volvo XC90 AWD-chassi med antingen dieselmotor (D5, 235hk) eller bensinmotor (T5, 254hk).



Nilsson Ambulans XC90

Säkerhet

Med Volvo XC90 som grundbil läggs grunden för höga ingångsvärden vad gäller säkerhet, ergonomi och funktion. Tack vare tillverkarens ledande position inom så väl aktiv som passiv säkerhet kan vi erbjuda en ambulans i världsklass. Detta i kombination med Nilssons mångåriga kunnande av bilbyggnationer resulterar i en ambulans i absolut toppklass.

Vid utveckling av sjukhytten har inga kompromisser gjorts. En lätt, stark konstruktion i kolfiber borgar för hög komfort och säkerhet för både patient och personal samt inte minst en hög lastvikt på ca 700kg.

Insidan är vidareutvecklad med tonvikt på ergonomi och för att kunna ge bästa möjliga vård under transport med bibehållen säkerhet.

Fyrhjulsdrift och markfrigång

Med fyrhjulsdrift (Haldex) som standard bjuds framkomlighet i alla väderleksförhållanden och även mycket svåra terränger. Tack vare en markfrigång på 225 mm erbjuder vi en ambulans som klarar även de körmässigt tuffaste uppdragen.

Typgodkännande

Nilsson XC90 Ambulans har genomgått ett stort antal tester på bl.a. stolsinfästning och bårinfästning utöver diverse datorsimuleringar. Nilsson XC90 Ambulans uppfyller samtliga lagkrav på både fordon och infästningar. Bilen och dess inredning uppfyller även Socialstyrelsens bestämmelser enligt EN-1789 och EN-1865. Stolsinfästning och bårinfästning skall även motstå accelerationskrafter såväl framåt som bakåt på upptill 20G.

Tekniska specifikationer – XC90 Ambulans

	D5 AWD	T5 AWD
Bränsle	Diesel	Bensin
Kraftöverföring	Fyrhjulsdriven	Fyrhjulsdriven
Motor	4-cyl.	4-cyl.
Cylindervolym, cc	1969	1969
Maxeffekt, kW/hp	173/235	187/254
Tankvolym	71	71
Vridmoment	480Nm	350Nm
Vänddiameter	15,6 m	15,6 m

Utrustning och tillval – XC90 Ambulans

Nilsson tillval

Vi har hundratals Nilsson tillval att välja på!

Nedan hittar du ett axplock, välkommen att kontakta vår säljavdelning för fler tillval och info.

- LED-skärm i mellanvägg "vägkamera"
- Tangentbordshållare
- Kundanpassad förvaringsmodul
- Arbetsbelysning
- Gult varningljus
- Hållare infusionsvärmeväska
- Grön sjukvårdsledningsbelysning
- Skärmfästen för bl.a. Handhald, Getac, Panasonic, Lokus mfl.
- Hållare i skensystem för stångmonterad utrustning
- 270gr backkamerasystem
- m.m, m.m.



8. Norskt försäkringsbolag chockhöjer premien för elbilar

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-07-13, 14:13

I elbilismens förlovade land Norge blir det nu dyrt att försäkra sin elbil – i alla fall hos försäkringsbolaget Protector som nu gör en "väsentlig prisökning" på försäkringspremien. De motiverar beslutet med att elbilar har 50 procent högre skadefrekvens och att skadorna är cirka 35 procent dyrare att reparera. Därför höjs nu priset på försäkringspremien, det skriver tidningen Motor.



I Norge kostar en framlykta till en Jaguar I-Pace 55 000 (norska) kronor.

I Norge är det väldigt billigt att äga en elbil, vilket har lett till många nyblivna elbilsbilister de senaste åren. Enligt Motor kan därför en ovana med den direkta och ibland kraftiga accelerationen ligga bakom den ökade skadefrekvensen.

Men det är alltså inte bara det som gör att Protector nu höjer premien – att elbilar har dyra komponenter spelar också in. Exempelvis kostar en framlykta till en Jaguar I-Pace 55.000 norska kronor.

"Elbilar och nya premiumbilar har dyra delar med mycket elektronik. Det krävs inte mycket för att en småskadad bil ska bli väldigt dyr att laga när elektroniken sitter i skärmar, stötfångare, vindrutor och speglar, säger Lars Ola Rambøl, direktör för företagsförsäkringar på Protector.

Det blir heller inte bättre av att elbilarna, framför allt i Teslas fall, bara kan repareras på några f verkstäder.

[Recharge granskar: Därför kan elbilar vara dyrare att försäkra än fossilbilar]

[Billigast och dyrast att försäkra: Så mycket skiljer premien]



Patrik Lundin

auto motor & sport

9. Så mycket kostar kraschen på Nürburgring

Av Jens Trulsson, Publicerad 2019-07-13, 06:55

Det kostar att köra på Nürburgring! Inte bara däck, bränsle och bankörningsavgifter. Skulle det gå illa kan man få ställa in ganska många semestrar framöver. Här är vår guide till försäkringar.



Bra att ha men man hoppas att man slipper använda den. Skulle man behöva en men inte har en, då kan det bli dyrt. För kraschar man på Nordslingan blir det snabbt kostsamt.

Din egen bil är med all säkerhet inte vagnskadeförsäkrad via ditt försäkringsbolag trots att Nordslingan räknas som allmän väg i Tyskland. Svenska försäkringsbolag har dragit öronen åt sig efter en del Vilda Västern-körning i början av 10-talet där väldigt dyra bilar hade närkontakter med räcken och bolagen tvingades till kostsamma inlösningar. Titta i dina försäkringsvillkor. Är du osäker, ring ditt försäkringsbolag.

Trafikförsäkringen kan man dock räkna med. Eftersom Nordslingan under Touristenfahrten räknas som allmän betalväg gäller tyska trafikregler. Då är trafikförsäkring en nödvändighet. Vid trackdays gäller andra regler, men det kan variera beroende på organisatör.

En tumregel brukar vara att var och en ansvarar för sin bil vid en trackday, oavsett vem som orsakat skadan. Se alltid till att kolla upp vilka regler som gäller!

Skulle olyckan vara framme och du råkar hamna i räcket kommer tankarna snart börja snurra runt vara vad det kommer att kosta. Bilen som du sitter i är en sak, sedan kostar skadorna på banan också. Skulle det vara så att vätska läckt ut och orsakar en annan olycka kan du hållas ansvarig för den också beroende på om det är en trackday eller Touristenfahrten.



Här har en McLaren spillt vätska i Fuchsröhre. Resultatet blev en tiobilskrock och en helt avstängd bana för resten av dagen. Tio skadade, varav fyra allvarligt.

Som exempel kan sägas att bara för att lastbilen med räckespersonal ska komma ut kostar det 130 euro. Det är minimum, sedan stiger det. Räckena i sig kostar 31 euro metern per räcke. Multiplicera det med antalet sektioner som måste bytas. Har du smällt så hårt att banan måste stängas av kostar det 1 350 euro per timme. Bärgningsbil kostar från 600 euro.

Så mycket kostar kraschen

Baskostnad för närvaro av räckeslastbil	130 euro
Ta bort skadat räcke	10 euro per meter och sektion
Nytt räcke	31 euro per meter och sektion
Ta bort skadade räckesstolpar	5,10 euro per stolpe
Ersätta stolpar	39 euro per stolpe
Säkerhetsbil (bil och två personer)	82 euro per halvtimme
Stängning av banan	Från 1.350 euro per timme
Bärgningsbil	Från euro EUR

Så mycket kostar försäkringen

Många av hyrbilsföretagen erbjuder försäkring med ganska väl tilltagna självrisker. Oftast måste man själv stå för skadorna på banan samt eventuell bärgning.

Men de flesta hyrbilsföretagen har försäkring för skador på tredje part, alltså om du skulle vara inblandad i en olycka med en annan bil. Då betalar man bara självrisken. Jämför detta med att man kör sin egen bil där man står helt utan försäkring (såvida man inte löser en specialförsäkring just för ändamålet).

Se till att jämföra de olika hyrbilsbolagen för att kolla just deras självrisker. Priserna varierar kraftigt. Och som tumregel kan man ha att ju fläskigare bil desto högre självrisk. Hästkrafter kostar alltid!

För exemplets skull testade vi sajten Insure my Trackday. Vi använde en Mercedes-AMG E 53 4Matic+ Coupé som exempelbil.

• I kostnadsförslaget ingår skador på själva Nürburgring med upp till 2.000 euro och en bärgningskostnad på upp till 500 euro.

• Självrisken ligger på 9.000 euro men för en bil som är värd 900.000 kronor är det definitivt värt det.

• Kostnaden för försäkringen ligger på 1.256,50 euro, rimligt i sammanhanget.



Polisen tillkallas alltid vid olyckor där vållande måste fastställas.
Händelsen utreds som vilken trafikolycka som helst.

Så säger svenska försäkringsbolaget om Ringenkörning

Försäkringen (exklusive trafikförsäkringen) gäller inte när fordonet befinner sig på banområde, iordningsställt för körning med motorfordon, till exempel Anderstorp, Gotland Ring, Mantorp, Nürburgring inklusive Nordslingan med flera.

Trafikförsäkringen gäller vid bankörning (enligt trafikskadelagen, vilket betyder att den bland annat inte gäller under tävling, träning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde). Nürburgring betraktas inte som inhägnat tävlingsområde i lagens mening vilket innebär att trafikförsäkringen gäller där vid så kallad "turistkörning".

Den enda gången vi har rätt att återkräva ersättning från trafikförsäkringen enligt TSL är när skadevållaren har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet eller vid tillfälle där hen var rattfull eller grovt rattfull och samtidigt vårdslös. Om man bara kört på bana så är det ingen orsak till återkrav.

Jens Trulsson

TRAILER

10. Seriöst uppgraderad Nissan Navara

Av: Stefan Nilsson 12 juli, 2019

Det hettar till allt mer på pickupmark naden. Mercedes har gått in med två modeller, Ford kontrar med den tuffare Raptorn och Mitsubishi är på gång med en ny L200. Nissan, som är lite av nestorn när det gäller pickuper med 80 års erfarenhet av pickuptillverkning.



Nissan Navara AT32

Totalt sålde Nissan 230 000 1-tons pickuper under 2018 och i Sverige ligger man trea i registreringsstatistiken.

När nu Nissan satsar på en uppgradering av Navaran, som lanserades 2015, är det en satsning på yrkesfolket och offroaders mer än på lyx och flärd. Kort så kan man beskriva 2019 års Navara, generation två med femlänkad bakaxel, som tre olika bilar i flera olika utrustningsnivåer.



Nissan Navara King cab

Nissan Navara King cab är modellen för yrkesfolk som behöver mer plats för lasten än för passagerare. Den här modellen är tvåsitsig och har ett flak som mäter 1,8 x 1,56 meter, med en bredd på 1,13 meter mellan hjulhusen. Den här modellen har en lastkapacitet som höjts till mellan 960 och 1090 kg. Nytt för King caben är både skivbromsar bak och den femlänkade bakaxeln. Förra generationen hade trumbromsar och bladfjädrar bak. Billigaste Kong caben av nya generationen kostar 251 894:- exkl moms och har en 160 hästars fyrcylindrig diesel samt 6-stegad manuell växellåda.



Nissan Navara Double cab

Nissan Navara Double cab är femsitsig och har flakmåttet: 1,59 x1,56 meter med ett mått mellan hjulhusen på 1,13 meter. Den lastar mellan 912 och 1105 kg och har tre olika drivlinor, 160 hk med 6-stegad manuell växellåda, alternativt 190 hk med samma låda eller en 7-stegad automat. Nu har Double cab samma bakaxel som King cab, vilket betyder att den behåller den femlänkade upphängningen och får skivbromsar. Double cab kostar från 259.394:- exkl moms (160 hk manuell låda i enklaste utrustningsnivån. Näst högsta nivån, N-Connecta, kostar med automatlåda och 190 hk: 317 056:- exkl moms och det troligaste är att den modellen kommer att toppa försäljningen.



Nissan Navara AT32

Nissan Navara AT32 är i grunden en Double cab som förädlats av isländska Arctic Trucks till att bli en mer avancerad terrängbil samtidigt som den får ett mycket kaxigare utseende med högre markfrigång, större hjul med Nokians fina Rotiiva AT-däck i storleken: 265/70 R17. Skärmbreddare och snorkel. Under skalet finns differentialspärr i framaxeln och skyddsplåtar i kraftig aluminiumplåt under alla vital delar av drivlinan. Priset för AT32:an är inte satt ännu. Arctic Trucks är terrängbilsvärldens motsvarighet till AMG i Mercedes-världen.



Gemensamma nyheter för alla tre modellerna är ordentliga uppgraderingar av motor, växellådor och hjulupphängning. Båda motorerna har numera dubbelturbo, vilket betyder ett högre vridmoment för 160 hk modellen. Båda motorerna är också omarbetade internt där största nyheten är kolvar i stål med diamanthård kolplätering. En intressant lösning som idag ger lägre förbrukning men också antyder att Nissan mycket väl kan ha en starkare version av motorn som extra godis att lansera i framtiden.

Gemensamt för alla modeller är en dragvikt på 3,5 ton och en tågvikt på 6 ton samt vidareutvecklad hjulupphängning både bak och fram. Fram är det individuell hjulupphängning med dubbla länkarmar och skruvfjädring över fjäderben. Bak finns en stel axel som har en avancerad upphängning i ett femlänksystem med skruvfjädring. Båda axlarna r utrustade med skivbromsar. Dessutom är den manuella växellådan uppdaterad med kortare slag och smidigare växling med hjälp av et wire-länkage. Backen är numera nedåt bakåt. Även den 7-stegade automatlådan är uppdaterad. Båda lådorna har fått nya utväxlingar för att minska bränsleförbrukningen.

Mycket är med andra ord uppdaterat, men hur upplevs det bakom ratten?


NISSAN


NAVARA

Ja, för det första så känner man definitivt igen sig på förarplatsen. Instrumentering och reglage är desamma, bortsett från att displayen för nav, inställningar och musik är något större, 8” istället för 7”. Stolarna är fortfarande en bra kompromiss mellan lätt insteg och ett bra sidostöd.

Under provkörning fick vi tillfälle att köra King cab med 600 kg last på asfalt och grusväg, Double cab på allt från asfaltsväg till avancerad terrängkörning och AT32 i terrängen.

Det övergripande intrycket är att den uppdaterade hjulupphängningen verkligen ger bättre komfort och pallar med en ökad vikt utan att bilen blir svajig. Inga stora förändringar men väl märkbart. Framför allt märktes både en komforthöjning och en bättre väghållning vid hårdkörning på riktigt ojämna vägar. Vi gav oss iväg på en 32 mil lång runda runt Myrdalsjökull på Island och den rundan bjöd på allt från asfaltsväg till i princip väglöst land med stora ojämnheter på Islands inlands fjällvägar. Här fanns även stora fält med sand där bilen visade sig riktigt stabil med fyrhjulsdrivning hög.



Kort sagt så visade Nissan att Navaran är ett väl bevarat varumärke som uppdaterats seriöst till en ännu bättre yrkesbil för de som måste dra och lasta tungt samt köra under tuffa förhållanden. Nu med mer infotainment och ökad säkerhet med bland annat trailer assist som häver wobbling eller sladd med släpet. Mirrorlink som kopplar mobilen till musikanläggningen och ger möjlighet att använda alla mobilens funktioner som handsfree telefon och sms. Det finns bara en sak jag saknar på bilen och det är en differential mellan axlarna som gör det möjligt att köra med kontinuerlig fyrhjulsdrivning även när det är fast mark under hjulen. En viktig sak på svenska vintervägar där man inte kan vara säker på hur bra vinterväghållningen sköts.

FILM: [***https://youtu.be/m1sl6ulQhJs***](https://youtu.be/m1sl6ulQhJs)

11. 120 eldrivna dubbeldäckare i brittisk-kinesiskt samarbete

Publicerat av ULO • 12 JULI 2019

Brittiska busstillverkaren Alexander Dennis (ADL) och kinesiska BYD har stora framgångar med sina batteridrivna dubbeldäckare på den brittiska bussmarknaden. Som vi tidigare rapporterat levererar man just nu 37 elektriska dubbeldäckare till Metroline i London och flera nya, stora leveranser är på gång eftersom ADL/BYD nu har sålt närmare 120 eldrivna tvåvåningsbussar av modellen Enviro400EV.



Samarbetet mellan Alexander Dennis och BYD skördar nya framgångar. Sedan produktionen startade i februari i år har man levererat eller fått beställningar på nästan 120 fullelektriska dubbeldäckare, bland annat från Metroline i London. Foto: ADL.

Den senaste ordern, som blev känd på fredagen, omfattar 19 bussar till National Express West Midlands för trafik i Birmingham och med leverans under det första kvartalet nästa år.

RATP Dev har beställt 29 bussar för trafik på Transport for Londons linje 94, även de med leverans under det första kvartalet nästa år. Mot slutet av det här året ska Stagecoach i Manchester ta emot 32 ADL/BYD dubbeldäckare och leveranserna av 37 sådana bussar till Metroline i London pågår just nu.

– Det här är en betydande framgång för BYD/ADL:s team i London och understryker styrkan och djupet i vårt partnerskap. Elektrifieringen är på god väg och vi är glada att leda förändringen, säger Arthur Whiteside, försäljningschef för ADL i Storbritannien.

– Vi ser hur efterfrågan på elektromobilitet bara ökar. Skälen är två – trycket från allmänheten och att elektromobilitet erbjuder långsiktiga produktivitetsvinster för bussflottor i kollektivtrafik, oavsett deras storlek, tillägger Frank Thorpe, vd för BYD Storbritannien.

TRAILER

12. 200 mil motorväg ger vägförbindelse till Kina

Av: Stefan Nilsson

12 juli, 2019

Rysslands regering har gett grönt ljus för planerna att bygga en 200 mil lång motorväg för att ansluta Kina med Europa.



Motorvägen kommer att gå från gränsen mellan Ryssland och Kazakstan i öster och anslutas till den redan befintliga motorvägen mellan Minsk och Moskva i väster. Den kommer att förkorta fraktvägen för lastbilar betydligt mellan nav i Europa och Kina och erbjuda ett snabbare men dyrare alternativ till tre befintliga tågvägar, berättar Mosow Times.

Initiativtagare är den tidigare biträdande direktören för gasjätten Gazprom, Alexander Ryazanov, som förväntar sig att motorvägen ska byggas om 12-14 år. Hans företag, Russian Holding, har redan förvärvat 80 procent av det land där motorvägen ska byggas. Kostnaderna för att bygga vägen beräknas till 594 miljarder ryska rubel – motsvarande 63 miljarder kronor.

Förkorta leveranstiden

Monster Highway kommer inte att kosta den ryska regeringen en rubel, men godkännandet av projektet innebär att regeringen nu hjälper Alexander Ryazanov att hitta investerare – inklusive kinesiska – för projektet.

Satsningen tas väl emot i Kina som har investerat kraftigt i infrastruktur på flera ställen, särskilt i Mellanöstern och Afrika, och de gillar tanken på att återupprätta den gamla handelsvägen ”Silkesvägen” med ett modernt vägnät mellan hamnen Hamburg och Shanghai. Handeln mellan Kina och EU är årligen över 3,7 miljarder kronor.

Tanken är att det blir en motorväg med två körbanor i varje riktning och en genomsnittlig hastighetsbegränsning på 110 km / h.

13. Otroliga modellbilen - har alla små detaljer

Redaktören bytbil 2019-07-12

57 cm lång Koenigsegg - kostar 80 000 kr



Här är den enda Koenigsegg vi kommer att få råd med. Men Frontiarts Regera i skala 1:8 går inte av för hackor. Detaljrikedomen på modellbilen är otrolig – och den är ovanligare än sin stora förebild.



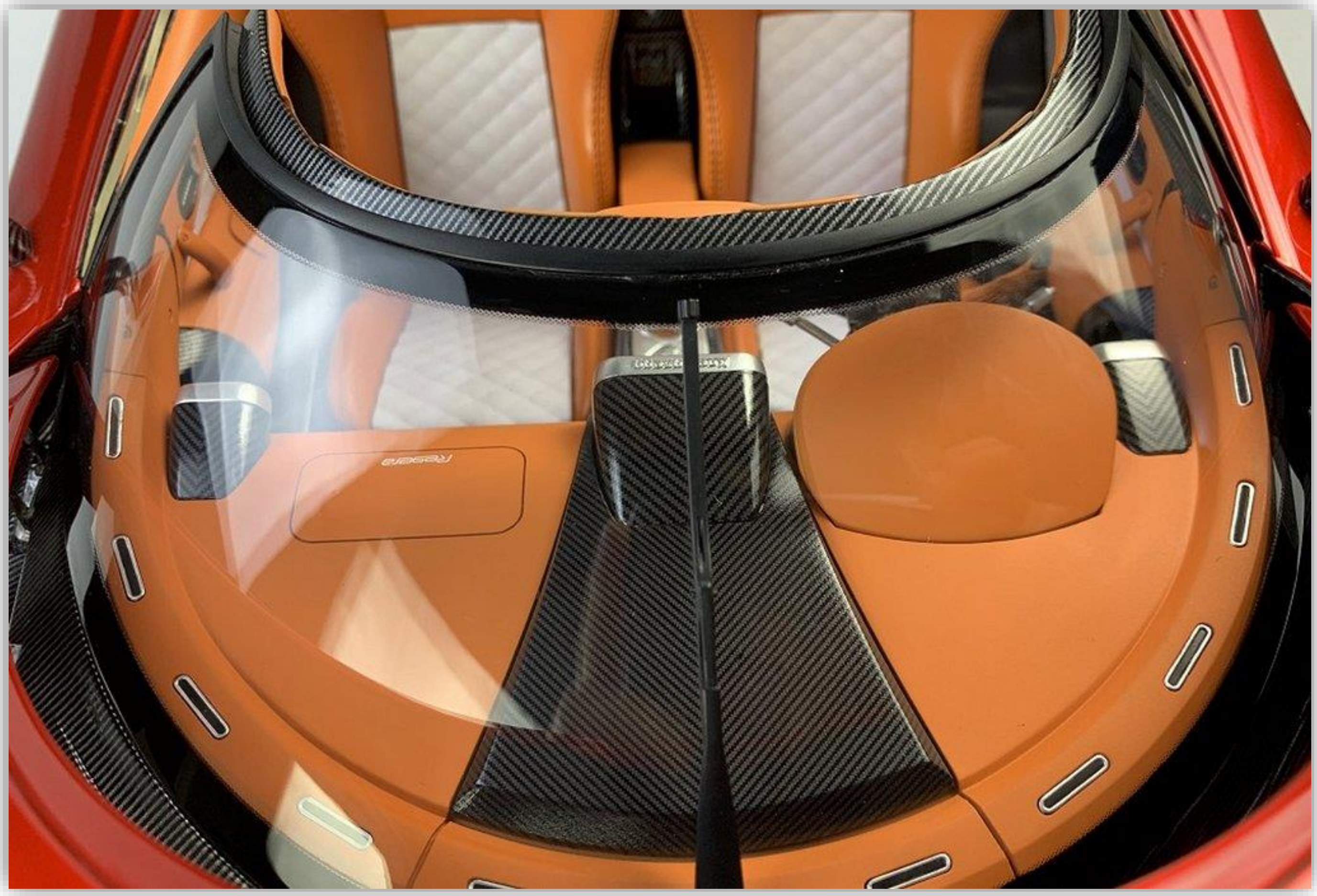


Hybridsportbilen Koengisegg Regera är en av världens snabbaste bilar genom tiderna med sina 1500 hk. Bilen tillverkas i 80 exemplar och kostar drygt 16 miljoner kronor. Även om Koenigsegg nu lanserat Jeskomodellen som är ännu modernare får Regera det att vattnas i munnen på de flesta bilälskare. Men få har råd.





Nu finns det kanske en lösning – och den är 57 centimeter lång. Koenigseggs samarbetspartner Frontiart säljer en extremt detaljerad modellbil av Regera i skala 1:8. Bilen har bland annat fungerande belysning, dörrar som öppnar på samma avancerade sätt som originalbilen – och en mycket detaljerad interiör och motor.





Modellbilen är faktiskt ovanligare än förlagan, den görs i 30 exemplar mot 80 för den stora Regeran. Drömmer du om en Koenigsegg kommer den här är att göra ett rejält hål i plånboken – men du har nog råd: 80 000 kr.

Klassiker

14. Volvo 262C Solaire – med himlen som tak!

2019-07-15 kl 0804

När Volvo firade 25 år i USA slog man på stort och gav sin vd en karosserimakarbyggd cabriolet.



Det blev fyra stycken 262C Solaire till, men Urban Jonsson i Kil lyckades efter 30 års sökande hittade den först tillverkade.

FILM: ***https://youtu.be/dB1zefhX2Tw***

SkLT SKARABORGS LÄNS TIDNING

15. Här gömmer Håkan sin unika läckra bilsamling – mitt i skogen

Publicerad 14 juli 2019 15:00

I ett enkelt garage på landsbygden har Håkan Stenestad en unik samling gamla bilar. Hans Chrysler Imperial är en av endast fyra kända som finns kvar i världen.



Pärlan i Håkan Stenestads samling. En Chrysler Imperial 1938 med rak åtta och cabriolet. Ett av fyra kända exemplar i världen.

Fem gamla bilar och en motorcykel, alla av ovanliga modeller och några rariteter, trängs i garaget. Ett par från 1920-talet och den nyaste från 1966. Men alla är i toppskick och startar på första försöket.
— De är besiktigade och försäkrade, jag kör med dem allihop, berättar Håkan Stenestad.



Håkan Stenestads första bil i samlingen, en Mercedes 190 SL från 1960.

Han är Stockholmare men bor halva året nere i Vaggeryds kommun, där hans sambo kommer ifrån. Fast större delen av sitt liv har han tillbringat på fartyg runt om i världen. Numera är han pensionerad maskinist.

Han har alltid haft ett stort intresse för motorer och fordon. Han ger inte så mycket för massproducerade modeller utan fascineras av lite mer udda skapelser. Och det är sådana han har samlat på sig.



En ulv i fårakläder.
Under huven på den här Sunbeamen har Caroll Shelby tryckt ner en Mustang V8 302.

Det började med en Mercedes 190 SL med hard-top från 1960. Den har han haft sedan 1969.

Hans äldsta klenod är en A-Ford från 1928, fyradörrars cabriolet. Första årsmodellen de tillverkades.

— Det är den mest eftertraktade A-Forden.

Detta exemplaret kom till Sverige från Brasilien där den var såld. Men när killen som tog hit den skulle flytta tillbaka till Brasilien sålde han den. Håkan köpte den i slutet av 1970-talet.



Den här Ford Tudor 1929 drev en såg i Värmland under många år.
Nu renoverad till originalskick.



Nimbus 1939 med fyrcylindrig motor och kardandrift.

Ett år yngre är hans andra Ford, en tvådörrars täckt Tudor.

— Den är renoverad till originalskick och går fint. Förra året körde jag Skåne runt med den. Fast man får inte ha bråttom, utan köra på vanliga vägar i stället för E4.

Den Forden köpte han från Borås. Då hade den tidigare stått och drivit en såg i Värmland under många år.

Så kommer vi till den verkliga pärlan i samlingen - en Chrysler Imperial 1938. En riktig bjässe på drygt sex meter, med cabriolet. Och den drivs av en rak åttacylindrig motor. Även den kommer från Sydamerika, där den sägs ha varit direktionsbil för SKF (Svenska Kullagerfabriken).

— Den är pampig och tar nästan hela garaget. Jag har haft den i tio år. Den är i toppskick och har ingen rost.

Lite ovanligt är att den har tre växlar, samt en automatisk överväxel. Plus frihjul, som på en gammal Saab.

Det finns bara fyra kända exemplar av just den modellen kvar i världen - två i USA, en i Kanada och en utanför Vaggeryd.

Sen startar han upp en gammal brittisk sportbil, en Sunbeam från 1966. Och man hör direkt att något inte stämmer. I stället för en ettrig fyra mullrar det en mäktig V8 under huven.

— Det var Caroll Shelby, han som gjorde Shelby Cobran och Shelby Mustang, som satte i en V8 i den.

Det är trångt i motorrummet där det nu sitter en Ford Mustang-motor 302, på cirka 250 hästkrafter.

Idén mottogs positivt och det tillverkades omkring 6 000 exemplar. De allra flesta exporterades till USA och var vänsterstyrda. Men Håkans modell är från England och högerstyrd - vilket genast gör den mer ovanlig.

— De är extremt sällsynta. Det ska finnas sex stycken i Sverige men de flesta kommer från USA.

Fast ibland blir det för bekvämt med bilarna. Då startar han upp sin gamla Nimbus. En kardandriven, fyracylindrig motorcykel från 1939. De tillverkades av danska Nilfisk, som nog är mer kända för sina dammsugare.

— Den är driftsäker. Posten och militären använde dem. Den här hittade jag i Skåne.

Givetvis är även den i toppskick. Samtliga fordon är snyggt och försiktigt renoverade, fast på några modeller har han satt sin egen prägel - kylarprydnader av eget snitt.

Håkan Stenestad är medlem i Götaströms Fordonhistorisk Klubb och finns ofta med med något av sina fordon på deras arrangemang. Annars kan man då och då se dem på motorträffarna i Huskvarna Folkets park, varje onsdagskväll under sommaren.







Håkan Stenestads egenkomponerade kylarprydnader.
De pryder Chryslern, Ford Tudor och A-Forden.

GRANTURISMO

16. Triumph TR2 och TR3

Gran Turismo Magazine nr.2 2012

Brittiska, öppna sportbilar från femtio- och sextiotalet har den senaste tiden påbörjat ett nytt segertåg över världen



Det är i storleksordningen 50 år efter att britterna dominerade marknaden för sportbilar och idag är det oftast jämnåriga ägare som förverkligar sina ungdomsdrömmar. Det har en tendens att driva upp priserna i takt med att allt fler av idag relativt ovanliga bilarna kosta på alltmer överdådiga renoveringar. Exklusiva märken som Aston Martin och Jaguar har redan nått prisnivåer som gör dem svåråtkomliga för många. Austin-Healey 100 och 3000 är på god väg, och inom kort lär vi få se hur intresset för Triumphs sportbilar exploderar. Med andra ord är det dags att kolla in dem nu.

Triumph har en lång och intressant historia, men i det här sammanhanget är det främst TR2- och TR3-modellerna från 1953–1963 som är relevanta. Det fanns faktiskt en TR1 också, den debuterade på London-salongen i oktober 1952, samtidigt som Austin-Healey 100. Då TR1 inte på långt när hade konkurrenskraftiga prestanda och köregenskaper, den använde chassit från förkrigsmodellen Standard Flying Nine, drog man helt enkelt tillbaka den – för att året efter revanschera sig med TR2 som var en på alla sätt förbättrad bil. Med 1 991-kubiksmotorn från Standard Vanguard trimmad till 90 hästkrafter och vägegenskaper som fick den lätta bilen att bland annat vinna Monte Carlorallyt 1954. Motorn var från början på 2.138 kubik, men minskades för att TR2 skulle klassa in i tvålitersklassen i tävlingssammanhang.

Formen tillskrivs oftast karossteknikern Walter Belgrove, men om han ritade den är osäkert. Vad han gjorde var i alla fall att ge upp försöken med nedfällbara strålkastare och istället montera lamporna på ett Morganliknande sätt, något som i hög grad bidrar till det karaktäristiska utseendet. Första året byggdes bara 248 exemplar och det var alltså först 1954 produktionen tog fart. Elektrisk överväxel var tillval från början och redan hösten 1954 skedde den första uppdateringen, i Triumphkretsar skiljer man på de två versionerna som "long-door" och "short-door", något som talar för sig själv.



TR 3

Det enkla faktum att de tidiga bilarna är ovanligare gör att de generellt sett är dyrare, men toppriser för TR-bilar är oftast mer förknippade med en påkostad renovering än årsmodellen och överpriser är ovanliga. Efterföljaren TR3 debuterade hösten 1955 och den största skillnaden var att motorn vässats till 95 och senare 100 hästkrafter, mycket tack vare ett nytt topplock som kom efter 3 300 byggda motorer. Dessutom flyttades grillen ut från den inskjutna position den tidigare hade. Hösten 1956 försågs TR3 med skivbromsar fram och blev därmed den kanske allra första brittiska bil med skivor som standard.

Samtidigt lanserades nya MGA och TR3:ans bättre prestanda gjorde att den kunde hålla stången mot den modernare konkurrenten.

För att öka intresset erbjöd man ett så kallat “GT Kit”, som bestod av en hardtop och utvändiga dörrhandtag. Paketet var delvis till för att få bilen klassad som en “GT” för tävlingsändamål. Men när det var dags för nästa uppdatering, till det vi kallar “TR3A”, även om den officiellt inte hette så, hösten 1957 blev handtagen standard och hardtopen ett vanligt tillbehör.

Men den riktigt stora skillnaden hittar vi i fronten som fick en bredare grill och något ändrade strålkastare. TR3A blev den oöverträffade storsäljaren i serien med hela 58 236 tillverkade, en siffra som bara överträffas av TR6 och TR7. Det uppskattas att endast 9 000 till 10 000 har överlevt och det betyder att den ändå är den vanligaste versionen idag.

Den framgångsrika TR2/3-serien fortsatte sedan fram till 1961 då den ersattes av den Michelotti-designade TR4. Trots dess modernare utseende hade den i stort sett samma chassi som TR3, med den viktiga skillnaden att spårvidden ökats rejält. Med TR4 introducerades också den större motorn på dryga 2,1 liter, men lustigt nog erbjöd man den som tillval i TR3A redan från 1959, men få bilar såldes med den. Den amerikanske importören var inte övertygad om utseendet på TR4, så en speciell USA-version inofficiellt kallad TR3B togs fram. Den fick TR4:ans helsynkroniserade låda, och i de flesta fall den större motorn, och byggdes i 3 331 exemplar till oktober 1962, de sista som 1963 års modell.

Idag har många bilar försetts med den större motorn, som ofta trimmats. Men som alltid är det originalskick som värderas högst.





TR 2

Robert Petersson

Klassiker

17. Quiz: Fyrahundrabilar

Publicerad 2019-07-12 18:00

Text Mårten Carlsson

KLASSIKERNÖTEN 400!



Jubileum för fredagsnöten, här kommer nummer 400! Det firar vi med en serie bilar som heter just 400 på olika vis, hur bra är din numerologi?

Starta quizet!

KOMMENTARER

Svein Hofseth
2019-07-13 00:47
Super difficult

Håkan
2019-07-13 12:11
6/10. Riktigt svårt.

Klassiker

18. Grattis Triumph Stag!

Publicerad **24 juli 2009 Text David Falk**

I dag när Kristina och Kerstin har namnsdag vill vi gärna fira Stag.



Stag är engelska för kronhjortshane men har även andrabetydelser. Svensexa kallas stag party och på börsen är en stag en klippare. Lyxsportmodellen Stag från Triumph hade en hjort på emblemet så det var säkert den associationen Triumph åsyftade. Med Stag introducerad i juni 1970 skapade Triumph en egen nisch eftersom ingen annan hade en liknande sportig, fyrsitsig cabriolet.

Stag byggdes på den plattform som var i bruk för Triumph 2000 och försågs med en 3-liters V8-motor i lättmetall, i princip en dubbel Saab 99-motor. Det var ju Triumph som utvecklat och även byggde motorn för den första Saab 99.

Stag hade huvudsakligen utvecklats före den stora sammanslagningen kallad British Leyland 1968 men den nya V8:an var inte riktigt färdig, tvärtom var det den som gjorde att lanseringen drog ut på tiden.



Stag var tänkt för snabba resor från England till Rivieran. Overtake the continentals in style! stod det i broschyren. Detta var före Englands inträde i EU och fastlandseuropéer kallades allmänt av engelsmän för continentals.

Frågan om inte Rovers färdiga lättmetall-V8 som köpts från GM några år tidigare kunde användas avfärdades av Triumphfolket med att den inte skulle få plats. Därför bestämdes att även Triumph skulle ha en egen V8, en motor som skulle visa sig ha en hel del barnsjukdomar.

Stag blev ingen succé, endast 25 877 exemplar byggdes mellan 1970 and 1977 och ingen annan bil i koncernen försågs med den nyutvecklade V8-motorn.



Stag var formgiven av Michelotti som gjort ett bra jobb. Stag hade lång hjulbas och den öppna karossens stabilitet säkrades genom en T-formad båge över sittbrunnen. Baksätet var användbart och bagageutrymmet relativt stort.



Man kunde välja hardtop, softtop eller både/och.
Motorn gav 145 hk och det fanns overdrive och automatlåda som option.







Classic motor

19. Nostalgi: Zündapp KS50 Super Sport

Publicerad i går, 06:00

"Många kommer att köpa den på grund av utseendet. Det tyder på god smak" står det att läsa i den kaxiga reklamen för Zündapp KS 50 Super Sport



Zündapp KS50, den tyska sportmopeden som utmanade Puch Dakota i popularitet. Få mopeder har så gott rykte som Zündapps KS50 och fansen är många.

"Kvalitet kostar – ”men det har du igen i andrahandsvärdet" annonserade genralagenten MOTORKRAFT och så rätt de hade, men de kunde nog inte ana att KS50 skulle vara glödheta även på 2000-talet.

Josefine Andersson

SLUT